14e ANNÉE — N° 677.

LE NUMERO : 50 CENTIMES
EUROPE 0f60 — AUTRES PAYS 0f75

9 SEPTEMBRE 1911 - TOUS LES SAMEDIS.

LA VIE AU GRAND AIR

LÉON GEORGET

Pour la sixième fois, Léon Georget a remporté la victoire dans le Bol d'Or, couvrant 915 kilom. 100.

Détail technique : Pneumatiques Hutchinson.

Voir la double page et les pages 606 et 607.

PUBLICATIONS
Pierre Lafitte & C
90 Av. des Champs
Elysées

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROIDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 60 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 30bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. N'ayant soin de bien spécifier : *Thyroidine Bouty.*

BALLES DE GOLF

DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

U O ÉLINE

Photographie des Couleurs

PAR LES PLAQUES AUTOCHROMES

LUMIÈRE

Nouveau Procédé !!

Plus facile et plus rapide que la photographie ordinaire !

SIX MINUTES pour obtenir une photographie avec ses couleurs naturelles !

Nombre d'exemplaires illimité !

UNION PHOTOGRAPHIQUE INDUSTRIELLE

ÉTABLISSEMENTS

LUMIÈRE & JOUGLA

RÉUNIS

HAUFF

Plaques

Révélateurs

EN USAGE DANS LE MONDE ENTIER

PLAQUES HAUFF — Instant — Orthochrom. — Antihalo Orthoch.

Nouveautés : Plaques "Flavine-Orthochromatique" (sans l'emploi d'écran jaune). Plaques "ULTRA-RAPIDE" (grande sensibilité 20-21 Sch.).

RÉVÉLATEURS HAUFF ø ø — MÉTOL — ADUROL — GLYCIN — ORTOL — AMIDOL — PIRAL

Solutions concentrées — Cartouches toutes préparées pour touristes.

GRATIS. — Recueil photographique de 100 pages franco contre demande affranchie.

En vente partout. — Dépôt général et renseignements : CERCKEL Fils, 26, rue Bergère, Paris

BENGALINE

Peinture Email Perfectionnée

LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

MESDAMES

Les Véritables CAPSULES des Drs JORET & HOMOLLE

Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le Fl. 4'50 franco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

DESTRUCTION ASSURÉE DES

RATS, SOURIS CAFARDS

(CANCRELATS, BLATTES)

Paiement après Destruction

Envoi des Produits en Province

TAVERNA-LEDAIN

15, rue du Louvre, 15

PARIS

TÉLÉPHONE 314-82

LA "SPIDOLETTE"
GAUMONT
Nouvelle chambre pliante 9×12
Réunit toutes les qualités
de PRÉCISION, de ROBUSTESSE
et d'ÉLÉGANCE
Notice spéciale G. franco sur demande
CONSTRUCTION DE HAUTE PRÉCISION entièrement MÉTALLIQUE et munie de tous les PERFECTIONNEMENTS
Sté des Etablissements Gaumont
Anonyme au capital de 3.000.000 de frs.
57,59, Rue St Roch (Avenue de l'Opéra)
PARIS 1er Art.

onne aux objets un brillant comparable à elui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau n une ou deux couches. Résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs. — *Exigez la marque*

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Relations entre Paris, Béziers, le Midi de la France et l'Espagne, via Tarascon, Cette.*

Rapide, 1re classe, L.-S., voiture directe entre Paris et Port-Bou.

Aller : départ de Paris : 9 h. 15, matin (1re, 2e classes) ; 2 h. 25 soir (1re, 2e classes) ; 7 h. 25 soir (1re, 2e, 3e classes), 9 h. 20 (1re classe).

Retour : départ de Barcelone, 9 h. 40 m. (1re classe) ; 6 h. 46 s. (1re, 2e et 3e classes). Départ de Cerbère 2 h. 7 s. (1re, 2e, et 3e) ; 11 h. 9 s. (1re, 2e, 3e classes).

Chemins de fer de l'Etat. — *Excursion en Touraine.*

Billets d'excursion à prix réduits, valables 15 jours, délivrés toute l'année, par les gares du Réseau de l'Etat (lignes du Sud-Ouest), et pouvant être prolongés de 2 fois 15 jours moyennant un supplément de 10 0/0 pour chaque prolongation.

1re classe : 26 francs ; 2e classe : 20 francs ; 3e classe : 13 francs.

Itinéraire : Saumur, Montreuil-Bellay, Thouars, Loudun, Chinon, Azay-le-Rideau, Châteaurenault, Montoire-sur-le-Loir, Vendôme, Blois, Pont-de-Braye, Saumur.

(Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires).

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion comportant 40 0/0 de réduction sur le prix des billets simples.

La demande des billets doit être faite à la gare de départ 3 jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à 2 heures pour les billets demandés à Paris-Montparnasse et à Paris-Saint-Lazare.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Trajet rapide de Paris à la Côte d'Azur en 13 heures.*

Train de jour *Côte d'Azur rapide* composé de voitures à intercirculation avec places de 1re classe (sans supplément), lits-salon et restaurant.

Départ de Paris : 9 heures matin.

Train extra-rapide de nuit, composé de voitures à intercirculation avec places de 1re cl. (sans supplément) lits-salon, lits-salon avec draps, salon avec lits complets, sleeping-car, restaurant au départ de Paris.

Départ de Paris : 7 h. 20 soir.

Lire FERMES & CHATEAUX

L'Organe des GRANDS SPORTS

Paraissant le 1er de chaque mois

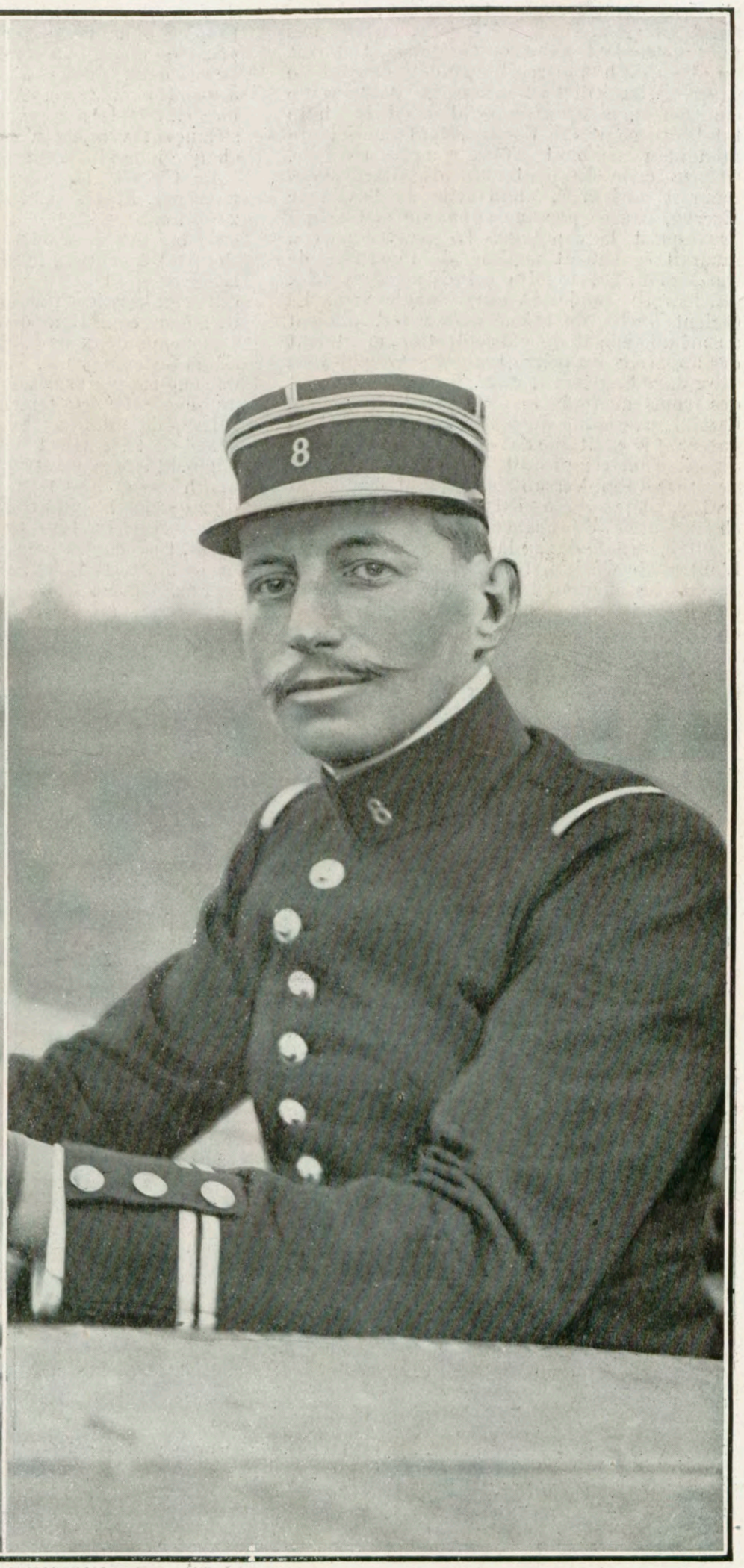
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº, September 9 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

9 Septembre 1911 — Nº 677
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



LES MARTYRS DE L'AVIATION : CAMINE ET DE GRAILLY (1)

Samedi 2 septembre, la journée fut lugubrement meurtrière pour l'aviation française : le matin, le capitaine Camine et le lieutenant de Grailly se tuaient, le soir, l'aviateur Marron périssait carbonisé. Les deux officiers avaient quitté ensemble l'aérodrome de Buc en monoplan pour se rendre à Vesoul. Camine faisait une chute effroyable près de Nangis et se tuait sur le coup. Quant à de Grailly, il tombait à Rigny-la-Nonneuse, près de Nogent-sur-Seine ; son monoplan prenait feu et il mourait comme le lieutenant Princeteau.
A gauche : le capitaine Camine, à droite le lieutenant de Grailly.

(1) Voir page 599.

LE MARTYROLOGE DE L'AÉRONAUTIQUE

Le même jour, samedi 2 septembre, trois aviateurs français sont tombés au champ d'honneur. Ce sont le capitaine Camine, le lieutenant de Grailly et le civil Marron. ☙ Un rappel des victimes de l'aéronautique. ☙

L'AVIATION vient d'être cruellement frappée. Depuis le 23 juillet, la France n'avait enregistré aucun deuil. Seuls, des succès continuels, étaient venus s'inscrire quotidiennement sur le Livre d'or du sport nouveau. Et, le même jour, trois de nos pilotes venaient s'écraser sur le sol, tombant au champ d'honneur, sillonné déjà de tant de cadavres. Samedi dernier, avec une douloureuse émotion nous apprenions d'abord la chute fatale du capitaine Camine, dont une aile du monoplan semblait s'être rompue en l'air, ensuite celle du lieutenant de Grailly, qui mourait carbonisé, enfin celle de l'aviateur Marron, causée par une panne de moteur qui provoquait le capotage. Le pauvre garçon mourait également victime de l'incendie de son biplan. Et, lugubre coïncidence, les deux officiers se rendaient aux manœuvres. Ils étaient partis du même aérodrome, allaient au même endroit de concentration, montaient des appareils du même type et servaient tous deux dans la même section. Tous deux étaient des sportsmen de la première heure : l'un, Camine, passionné du rugby, avait été le fondateur et le capitaine de l'équipe du 5e régiment du génie et remplissait le même poste au Sporting Club Versaillais. Il avait également pratiqué la course à pied et avait pris part au championnat de France militaire de cross-country, organisé par la *Vie au Grand Air*. L'autre, de Grailly, fervent tennisman avait disputé les championnats militaires de tennis où il s'était rendu en aéroplane. Dès les débuts de l'aviation, ils s'étaient senti attirer vers le sport nouveau. Ils avaient mis à leur actif maintes prouesses qui auraient passionné la foule si elles avaient été dues à des civils, dont immédiatement tous les journaux auraient fait l'éloge. Mais les pilotes militaires sont habitués à accomplir des exploits, toujours avec modestie, obscurément, comme des héros qu'ils sont.

Ils avaient, samedi, emmené chacun la mort comme passagère. Avec méthode, cruauté, raffinement, elle les frappa juste au moment où nous nous préparions à applaudir les raids de notre armée aérienne. Elle attendit l'instant propice pour s'emparer dans les airs d'une proie qu'elle allait écraser sur le sol. La perte de ces deux officiers n'enlèvera pas le courage à leurs camarades. Au contraire, regardant bien en face leur ennemie, ils la nargueront et, s'élançant vers les nues, feront des prodiges chaque jour plus admirables.

Le Circuit Européen débuta de façon aussi navrante. Et les deux dates du 18 juin et du 2 septembre 1911 détiennent le record peu enviable des massacres de pilotes. Le 18 juin, c'étaient Lemartin, le lieutenant Princeteau et Landron qui trouvaient une mort héroïque, et ces deux derniers périssaient exactement dans les mêmes conditions que de Grailly et Marron. De même deux se tuaient le matin, un troisième au crépuscule, comme si la mort avide de sang revenait sur ses pas, avec la conscience du devoir imparfaitement accompli.

Loin de diminuer le sang-froid des autres concurrents, cette triple perte du 18 juin augmenta leur énergie et ce fut dans une apothéose que se termina l'épreuve au cours de laquelle chacun fit assaut d'héroïsme.

Nos officiers, tout en pleurant leurs camarades, tiendront à nous prouver qu'ils se rient de la mort traîtresse, qu'ils ont fait don de leur existence à leur pays, et, aux grandes manœuvres, par leur audace et leur valeur, ils sauront prouver que l'aviation est l'arme de l'avenir. Ils se souviendront que si, hélas! le Livre d'Or du nouveau sport est taché de rouge, nombre de pages restent immaculées, attendant l'inscription des hauts faits des hommes ailés! Si nous réservons des larmes à ceux qui s'en vont, c'est surtout ceux qui restent que nous devons plaindre. Ce sont les pauvres parents des victimes. Ils peuvent être fiers de l'héroïsme de leurs enfants, mais quel désespoir pour eux que de les avoir perdus de façon aussi odieuse! Saluons-les respectueusement et félicitons-les avec tristesse d'avoir compté dans leur famille de ces héros qui font la grandeur d'un pays, qui vont à la mort le sourire aux lèvres, sans appréhension, pour le progrès, pour l'avenir!

Les victimes de l'aéronautique. Nous publions la liste des victimes de l'aviation depuis ses débuts. Au 4 septembre, 81 pilotes avaient payé de leur existence la rançon de la conquête de l'air. Nous y avons joint celle des morts causées par les ballons dirigeables. Elle en compte 18. Malgré la différence, nous sommes forcés de constater que les auto-ballons sont plus dangereux que les aéroplanes. Comparez le nombre d'appareils de chacune de ces branches de l'aéronautique, évoluant chaque jour; comparez le chiffre de pilotes, celui des sorties, des kilomètres parcourus, etc... Et vous serez obligé d'avouer que l'aviation, malgré ses hécatombes, est l'un des sports les moins meurtriers. Quotidiennement, des milliers de kilomètres sont couverts par une multitude d'aviateurs, ceux-ci sont à l'heure actuelle, plus de mille et combien d'entre eux sont souvent victimes plus de leur inexpérience et de leur folle imprudence que de la trahison des éléments ou des vices de construction. Au lieu de nous effrayer, cette liste doit nous donner de l'espoir. Il s'en trouvera encore, hélas! qui rougiront de leur sang le sol que l'homme leur a fait quitter, en les dotant d'ailes majestueuses, mais le jour est proche où ceux qui restent triompheront définitivement, donnant au monde la plus belle invention que l'imagination pouvait concevoir et qui, depuis Icare, passionna tant de cerveaux de génie.

JACQUES MORTANE.

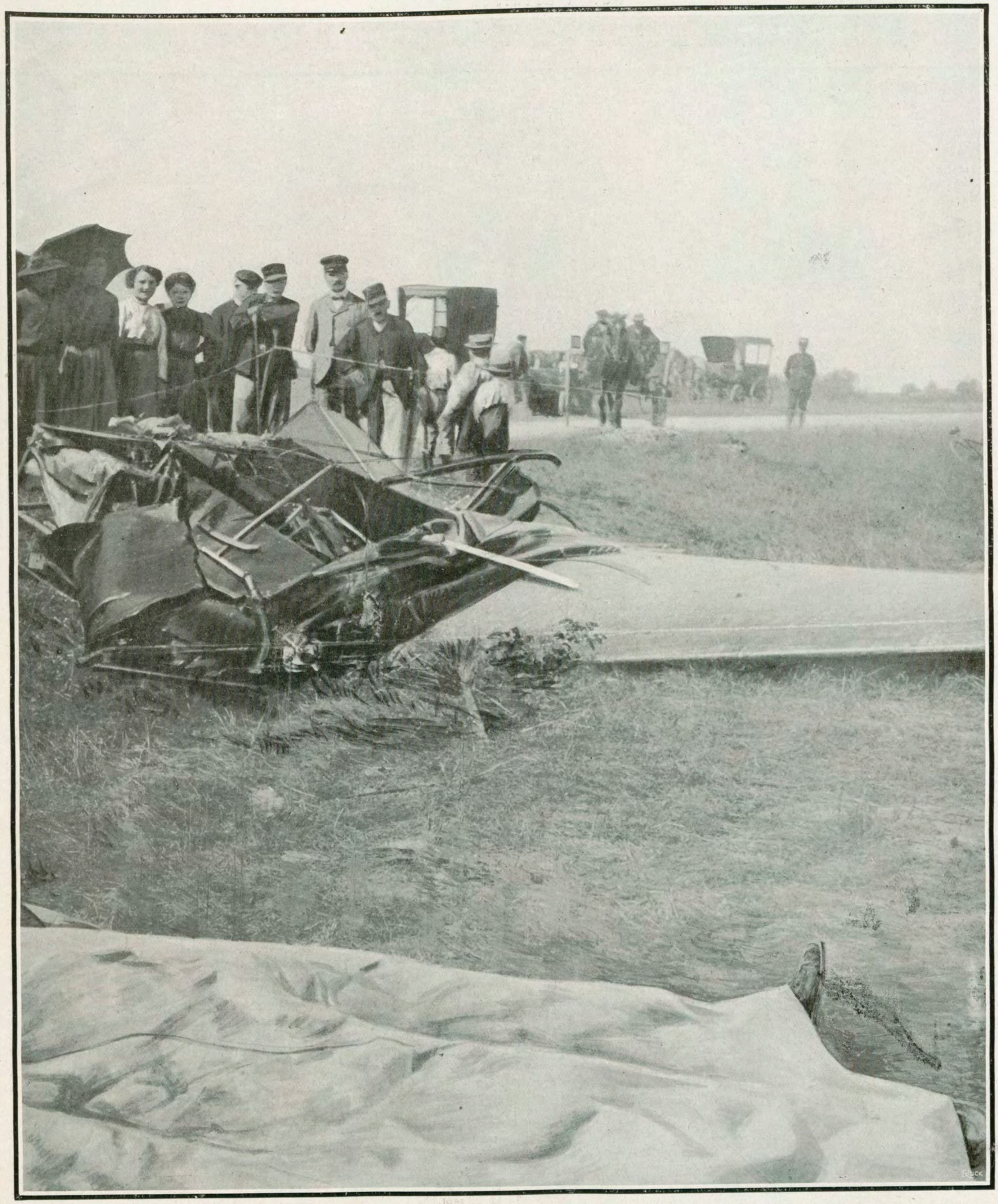
LISTE DES VICTIMES DE L'AVIATION

	DATES.		NOMS		CAUSE DES ACCIDENTS
1	17 sept.	1908.	Lieut[t] Selfridge	B.	Rupture d'une hélice.
2	17 sept.	1909.	Lefebvre	B.	Rupture de l'équilibreur.
3	22 sept.	—	Enca Rossi	M.	Tué par l'hélice d'un dirigeable.
4	22 sept.	—	Capitaine Ferber	B.	Atterrissage dans un fossé.
5	6 déc.	—	Fernandez	B.	Tendeurs brisés.
6	4 janv.	1910.	Delagrange	M.	Moteur trop puissant.
7	2 avril	—	Leblon	M.	Moteur trop puissant.
8	13 mai	—	Hauvette-Michelin	M.	Rencontre d'un pylône en roulant.
9	18 juin	—	E. Robl	B.	Inexpérience.
10	3 juill.	—	Wachter	M.	Rupture d'une aile.
11	10 juill.	—	Dan. Kinet	B.	Fausse manœuvre.
12	12 juill.	—	Rolls	B.	Rupture de la queue de l'appareil.
13	3 août	—	Nic. Kinet	B.	Cyclone.
14	25 août	—	Vivaldi Pasqua	B.	Inexpérience. Manque d'essence.
15	27 août	—	Van Maadsyck	B.	Imprudence.
16	25 sept.		Poillot	B.	Rupture de la commande de l'hélice.
17	27 sept.	—	Chavez	M.	Freinage trop brusque en vol piqué.
18	29 sept.	—	Plochman	B.	Rupture d'un organe.
19	4 oct.	—	Haas	B.	Capotage.
20	8 oct.	—	Capitaine Maziewitch	B.	Suicide
21	23 oct.	—	Capitaine Madiot	B.	Inexpérience.
22	25 oct.	—	Lieut[t] Mente	B.	Capotage.
23	26 oct.	—	F. Blanchard	M.	Vol piqué.
24	27 oct.	—	Lieut[t] Saglietti	B.	Tombe à pic par manque d'essence.
25	17 nov.	—	R. Johnstone	B.	Rupture et capotage.
26	3 déc.	—	Lieut[t] Cammarata	B.	Virage court près des arbres et arrêt du moteur.
27	3 déc.	—	Castellani		
28	22 déc.	—	Cecil Grace	B.	Perdu en mer.
29	26 déc.	—	Picollo	M.	Piste trop étroite.
30	28 déc.	—	Lafont	M.	Rupture des ailes.
31	28 déc.	—	De Pola		
32	30 déc.	—	Lieut[t] de Caumont	M.	Rupture de la commande de l'équilibreur.
33	31 déc.	—	John Moisant	M.	Vol piqué.
34	31 déc.	—	Hoxey	B.	Descente en tire-bouchon.
35	9 janv.	1911.	Rusyan	B.	Inexpérienee.
36	6 fév.	—	Lieut[t] Stein	B.	Imprudence.
37	8 fév.	—	Jules Noël	B.	Vol plané, l'aviateur ne peut se redresser à temps.
38	8 fév.	—	De la Torre		
39	28 mars	—	Céi	B.	Rupture de la queue.
40	14 avril	—	L[t] de vaiss. Byasson	B.	Remous.
41	14 avril	—	Pierre Louis	M	Fausse manœuvre à l'atterrissage
42	18 avril	1911.	Capitaine Tarron	B.	Remous.
43	1er mai	—	Frères Matsiévitch	M.	Coup de vent dans un vol piqué.
44	1er mai	—			
45	6 mai	—	Vallon	M.	Fausse manœuvre dans un vol piqué.
46	10 mai	—	Lieut[t] Georges Kelly	B.	Projeté hors du siège.
47	11 mai	—	Bockmueller	M.	Heurt d'un hangar dans le brouillard
48	17 mai	—	Hardle	M.	Mauvais atterrissage.
49	18 mai	—	Pierre Marie	M.	Vol en tire-bouchon et incendie.
50	18 mai	—	Lieut[t] Dupuis		
51	23 mai	—	Lemmling	B.	Arbre heurté, direction perdue, pilote projeté hors du siège.
52	25 mai	—	Benson	M.	Inexpérience en vol plané.
53	27 mai	—	Smith	?	Vol piqué.
54	28 mai	—	Cirro Cirri	M.	Incendie du moteur.
55	3 juin	—	Queiroz	M.	Inexpérience.
56	5 juin	—	Bague	M.	Perdu dans la mer.
57	8 juin	—	Marra	B.	Choc d'un pylône, éclatement et incendie du moteur.
58	9 juin	—	Schendel	M.	Chute de 1.500 mètres par absence d'essence. Inexpérience.
59	9 juin	—	Vooz		
60	11 juin	—	V. Wiesenbach	M.	Défaut de construction.
61	18 juin	—	Lieut[t] Princeteau	M.	Carbonisé.
62	18 juin	—	Lemartin	M.	Remous dans un virage.
63	18 juin	—	Landron	M.	Explosion du réservoir. Carbonisé.
64	29 juin	—	Lieut[t] Truchon	B.	Fausse manœuvre à l'atterrissage. Inexp.
65	11 juill.	—	Dan Kraemer	?	?
66	12 juill.	—	Berliner	?	?
67	14 juill.	—	Paillole	B.	Remous provoquant le capotage.
68	15 juill.	—	Mars	B.	Remous.
69	21 juill.	—	Mme Denise Moore	B.	Inexpérience.
70	23 juill.	—	Jolly	B.	Mauvais virage, inexpérience.
71	25 juill.	—	Shimansky (passer)	B.	Fausse manœuvre du pilote.
72	1er août	—	Gerald Napier	B.	Remous.
73	15 août	—	Bodger	?	Inexpérience.
74	15 août	—	Ste-Croix-Johnstone	B.	Noyé dans le lac Michigan.
75	19 août	—	Ridge	B.	Capotage dans un remous
76	28 août	—	Lieut[t] Zolotoukhène	B.	Capotage dans un virage trop court.
77	1er sept.	—	Frisbie	?	Capotage.
78	2 sept.	—	Capitaine Camine	M	Rupture de l'aile.
79	2 sept.	—	Lieut[t] de Grailly	M.	Carbonisé.
80	2 sept.		Marron	B	Panne de moteur et capotage. Carbonisé.
81	4 sept.	—	Leforestier	?	Explosion de moteur. Carbonisé.

LISTE DES VICTIMES DES DIRIGEABLES

1	20 sept.	1898.	Dr Wœlfert	Le ballon l'*Allemagne* prend feu à 1.000 mètres.
2	20 sept.	—	R. Knabe	
3	12 mai	1902.	Auguste Severo	Le ballon le *Pax* prend feu à 500 mètres.
4	12 mai	—	Sachet	
5	31 oct.	—	O. Von Bradsky	Nacelle détachée du ballon.
6	31 oct.	—	Paul Morin	
7	24 mai	1908	Le pilote et deux passagers	Le *Morelt* fait une descente trop rapide, à Berkeley (Californie).
8	24 mai	—		
9	24 mai	—		
10	25 sept	1909	Commt Marchal	L'hélice se détache et taillade l'enveloppe du dirigeable la *République*.
11	25 sept.	—	Lieut[t] Chauré	
12	25 sept.	—	Adjt Vincenot	
13	25 sept	—	Adjt Réaux	
14	13 juill.	1910	Oscar Erbsloh et quatre ingénieurs	Eclatement de l'enveloppe.
15	13 juill.	—		
16	13 juill.	—		
17	13 juill.	—		
18	13 juill.	—		

LA CHUTE DU CAPITAINE CAMINE



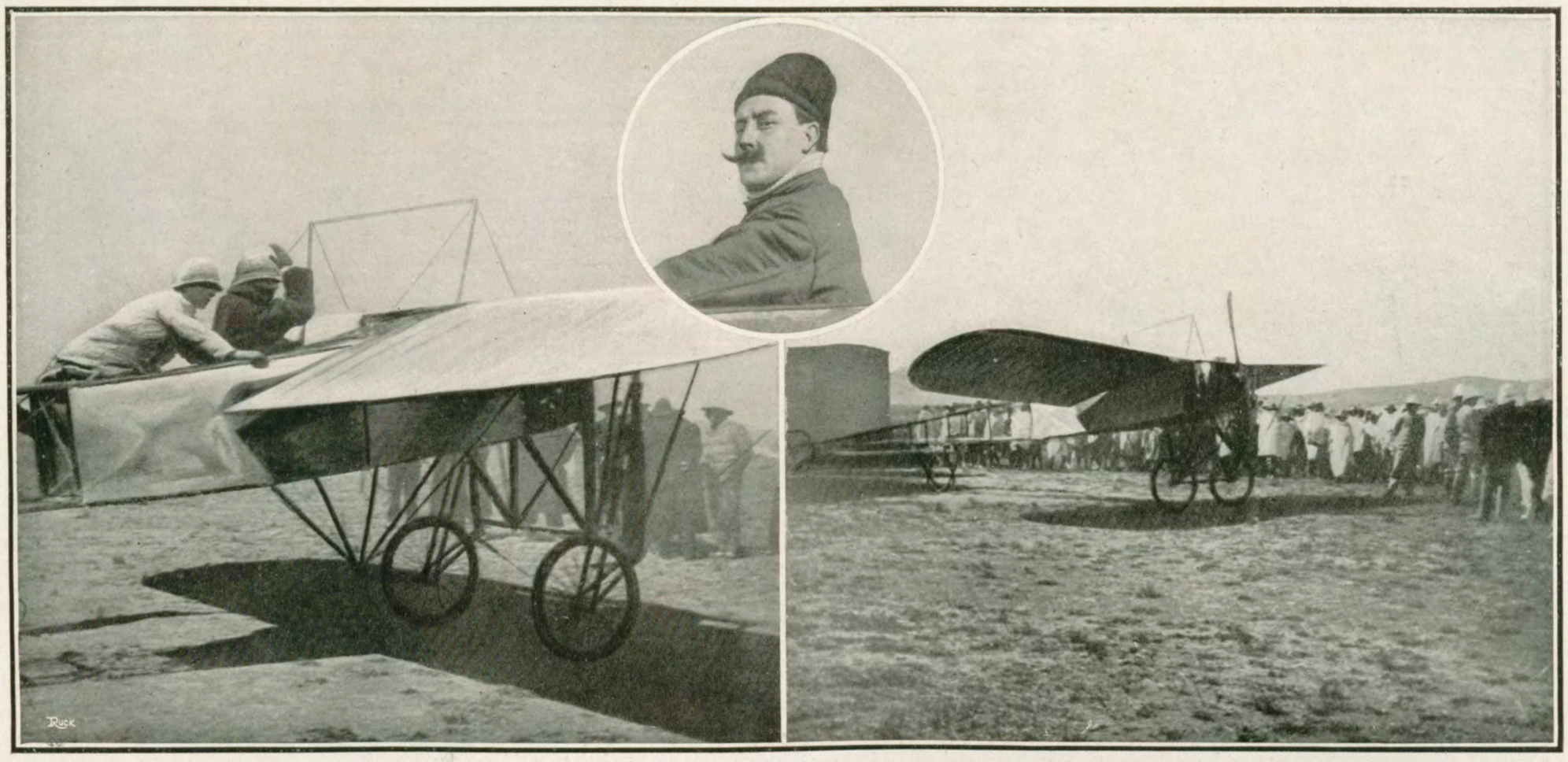
LE CORPS ET L'APPAREIL APRÈS LA CATASTROPHE

Le capitaine Camine et le lieutenant de Grailly étaient partis de l'aérodrome de Buc, près de Versailles, pour se rendre à Vesoul où ils devaient participer aux manœuvres aériennes. Ils suivaient ensemble le même itinéraire, le lieutenant étant en tête. Le premier, Camine tomba, tandis, qu'ignorant le drame, de Grailly poursuivait son vol qui devait se terminer encore plus tragiquement quelques instants plus tard. Des constatations, il semblerait résulter qu'une aile de l'appareil de Camine s'était brisée. De Grailly capota et fut carbonisé.

MES VOLS A MADAGASCAR

Par l'aviateur RAOULT

L'aviateur Raoult, administrateur colonial, chargé du service d'aviation à Madagascar, raconte ses débuts à Tananarive aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.



Avant le départ

L'aviateur René Raoult, administrateur colonial, chargé de l'organisation du service d'aviation à Madagascar, donne le signal de son premier vol.

Les indigènes admirent la " popango ".

Les indigènes viennent admirer l'oiseau, la « popango » comme ils l'appellent. Ils le surnomment également l'automobile volante, la libellule, etc. Au milieu, l'aviateur Raoult.

L'HIVER dernier, je fis mon apprentissage à l'aérodrome Blériot, à Pau. Je me souviens que dès la première leçon que me donna l'excellent professeur Colin, je crus que rien n'était plus simple que de s'élever et d'évoluer. Hélas! il me fallut vite revenir sur cette fausse opinion. Grâce à des conseils éclairés, grâce à l'exemple donné par mes camarades d'école, André Beaumont, — alors Conneau — de Rose, de Malherbe, Gouin, de Goys, pilotes militaires, par les regrettés lieutenants Princeteau et Bague et par le pauvre Lemartin, par les champions enfin, Leblanc, Legagneux, sans oublier la gracieuse aviatrice Jeanne Herveu, je parvins à passer mon brevet. Une fois muni de ce précieux diplôme, je repartis à Madagascar.

Dès mon retour, je fis préparer un aérodrome sur le plateau d'Androhibé. Les tribunes qui y avaient été autrefois édifiées furent démolies, le terrain nivelé avec rapidité grâce au zèle des fokon'ofona d'Itapy et d'Analamahitsy.

Puis j'attendis impatiemment, oh! combien! l'arrivée du paquebot qui allait m'apporter mes ailes. Tout Madagascar était anxieux d'avoir enfin son aviateur. J'allais emporter dans les airs tous les espoirs de mes compatriotes et des indigènes. Enfin un matin, arrivait une imposante caisse de 7 m. 50 de long sur 2 m. 20 de haut et d'un poids de 1.073 kilos. Nous ne nous refusons rien à la colonie! L'un des côtés portait cette inscription : « Madagascar. Gouvernement général. Aéroplane et rechange. Port d'embarquement : Marseille. Fournisseur : L. Blériot, route de la Révolte. Levallois-Perret. »

Le jour de ma première envolée, un service d'ordre très sérieux fonctionnait pour éviter toutes chances d'accidents. Pousses et filanzanes devaient rester en dehors du champ d'aviation.

Dès que j'ai pris place dans mon baquet, les mains se tendent avec émotion. Je crois assister à mon enterrement. Brr! Je décolle, je prends de la hauteur, pique droit vers la résidence, file sur le Palais de la Reine, le double à 600 mètres, évolue pendant une demi-heure et reviens atterrir.

A 600 mètres au-dessus du Palais de la Reine, c'est-à-dire à 2.000 mètres d'altitude, je fus littéralement ébloui par la splendeur du point de vue : Tananarive en réduction, avec sur ses toits en pente, la féerie du soleil levant, la cuvette de Mahamasina microscopique, et, fermant le décor, la chaîne interrompue de l'Emyrne. J'ai même essayé d'apercevoir la mer, mais une brume légère m'en empêcha. Le froid me fit beaucoup souffrir. A ma descente, le carburateur était absolument gelé.

RAOULT.

Raoult atterrit.

L'aviateur Raoult, pour ses débuts à Madagascar, accomplit un vol qui stupéfie d'admiration les Européens et les indigènes. Détails techniques : monoplan Blériot, hélice intégrale Chauvière.

GARROS DÉPASSE 4.200 MÈTRES

Garros bat le record du capitaine Félix.

Le héros de Paris-Rome et du Circuit Européen vient de battre le record de la hauteur en montant à 4.250 mètres. 1. Le vol de la veille. — 2. La baronne de Laroche aide Garros à s'habiller. — 3. Le départ. — 4. Avant l'atterrissage. 5. Le nouveau recordman.

Détails techniques : Monoplan Blériot, hélice intégrale Chauvière, moteur Gnôme, magnéto Bosch.

Roland Garros, 3e de Paris-Madrid, 2e de Paris-Rome et du Circuit Européen, raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ses impressions de recordman de la hauteur.

Depuis mon retour d'Amérique, je n'avais qu'un objectif pour mes premiers moments de loisir : tenter le record de la hauteur. Je voulais absolument inscrire mon nom sur le palmarès des prouesses d'altitude.

Sachant que la proximité de la mer m'éviterait les remous, je choisis Saint-Malo et Paramé pour théâtre de ce que j'espérais être mon exploit. Je jetai mon dévolu sur une grande ferme située à 13 kilomètres de Saint-Malo, à Saint-Benoit-les-Ondes, où Charles Voisin m'installa un garage de fortune et s'occupa de tout avec un soin tel que je n'avais plus rien à faire, qu'à admirer ce site merveilleux, placé sur le bord de la route, avec cinq ou six moulins à vent derrière et baigné par les flots de la mer. On se serait cru en Hollande.

Les paysans et les pêcheurs qui constituent la population de Saint-Benoît furent délicieux pour moi. Un gendarme veillait nuit et jour auprès de mon Blériot. Nous passâmes alors à la période de la mise au point : les commandes étaient desserrées pour qu'elles aient plus de souplesse, les ailes étaient confortablement vernies afin d'éviter le frottement de l'air. Elles ressemblaient à de véritables tambours de basque. Le moteur rendait à merveille. J'avais songé à supprimer la béquille arrière pour m'alléger et me permettre de m'élever plus facilement, mais Charles Voisin m'en dissuada. Je n'insistai pas.

Lundi matin, à 6 heures 1/2, le dévoué commissaire de l'Aéro-Club, l'excellent ami qu'est pour moi, Jacques Schneider, venait me chercher. Charles Voisin était parti dès l'aurore pour jeter le dernier coup d'œil. Schneider plombait le baromètre enregistreur n° 60.783 pouvant aller jusqu'à 5.000 mètres et l'attachait devant moi au-dessus du réservoir.

A 8 h. 51 m. 53 s. je prenais le départ. Le vent venait de la mer et je m'élevais directement en piquant vers la haute mer jusqu'à mi-chemin de Jersey. Là je faisais une grande courbe pour revenir vers Saint-Lunaire et Dinard. Mais dans la baie, j'étais saisi par un froid intense. Et pourtant j'étais bien couvert à en juger par l'énumération suivante : chemise de soie, gilet de papier, gilet en poils de chameau, vêtement de papier, costume de drap, chandail, combinaison en toile et le chef couvert d'un passe-montagne à l'intérieur duquel j'avais mis un journal pour me tenir chaud. Je revins sur Paramé que j'apercevais à travers les nuages moutonneux qui pour moi ne sillonnaient plus le ciel, mais le sol. Et je m'élevais toujours plus haut, m'enfonçant dans l'azur céleste. Je montais directement jusqu'à 1.500 mètres, puis de façon régulière ensuite. Je continuais mon ascension avec l'orgueil du devoir accompli, la joie d'être recordman. J'atteignais 4.000 mètres. Mais un froid terrible me glaçait les pieds et surtout la tête, c'était intolérable. J'avais des tendances à être sujet aux étourdissements. Cela devenait inquiétant ! Et pendant 10 minutes je m'appliquai sur la figure des coups de poing savants pour éviter l'évanouissement. Mais, bah ! qui ne risque rien n'a rien et j'insistais encore. L'aiguille marque 4.200, les dépasse et s'arrête. Jugeant que pour un premier essai j'en avais assez fait, je décide de redescendre. Je coupe l'allumage. Le moteur et l'hélice s'arrêtent. Ils peuvent se reposer, c'est à mon tour de travailler et je pars en vol plané. J'ai mis 1 h. 54 pour la montée. J'effectue la descente en 9 minutes !

Roland Garros.

UN NOUVEAU PRIX MICHELIN

M. Edouard Michelin.

Un des donateurs du nouveau prix de l'Aéro-Cible.

Cent cinquante mille francs viennent d'être offerts à l'aviation militaire. L'aéroplane engin offensif et non plus simple instrument d'observation.

M. André Michelin.

Créateur, avec son frère, du Grand Prix et de la Coupe célèbres.

Que l'aéroplane soit dès à présent un merveilleux instrument d'exploration appelé à rendre en temps de guerre, pour les reconnaissances, des services incomparables, c'est ce que personne ne niera aujourd'hui. Les expériences auxquelles se livrent chaque jour, sur tous les points de la France, sans se laisser arrêter par les catastrophes qui se produisent malheureusement trop souvent encore, nos admirables officiers aviateurs sont là pour en donner une preuve palpable.

Mais peut-on demander davantage au grand oiseau qui commence à peupler le ciel de France? Non contente d'être l'œil qui voit au loin, la machine volante peut-elle être aussi le bras qui va déposer au moment propice, à l'endroit voulu, l'engin explosif qui réduira en poudre les retranchements ennemis, anéantira en quelques minutes des milliers d'hommes ou fera sombrer, au fond des mers, les cuirassés les mieux protégés? En un mot, l'aéroplane destiné à devenir la machine de guerre la plus terrible que l'homme ait jamais rêvée, plus effrayante encore que le sous-marin, est-il prêt à remplir ce rôle?

La question restait entière, et il est probable qu'elle n'aurait pas été résolue de si tôt, puisque l'autorité militaire ne semble pas encore avoir envisagé ce côté, pourtant si intéressant de son rôle. Fort heureusement, deux grands industriels, auxquels l'aviation doit déjà beaucoup, MM. André et Edouard Michelin, ont posé la question. Grâce à eux, du domaine de la théorie, elle est entrée tout de suite dans celui de la pratique. En hommes habitués aux affaires, ils ont posé le problème et, en même temps, ils ont apporté les récompenses pour celui ou ceux qui trouveront la solution. C'est la meilleure façon d'obtenir des réponses.

Une lettre

L'Aéro-Club de France, recevait donc il y a quelques jours la lettre suivante :

Monsieur le Président de l'Aéro-Club de France, à Paris.

Monsieur,

On discute beaucoup la question de savoir si l'aéroplane militaire est un simple organe de reconnaissance ou s'il peut devenir, à brève échéance, un engin de guerre terrible.

Peut-il rendre impraticables les ponts, les nœuds de chemins de fer, couper en deux la mobilisation d'une nation, annihiler une forteresse, faire sauter un cuirassé ? Aurait-il pu à Waterloo, écraser la Haye-Sainte, ou exterminer les gardes anglais qui attendaient couchés dans les blés ? Peut-il faire plus encore : détruire les arsenaux, les centres d'approvisionnements, les poudrières de l'ennemi et rendre ainsi inutiles, dans ses mains, ses canons et ses fusils ?

Discuter sur ces questions serait stérile et cependant il faut y répondre, car, dans le premier cas, quelques appareils suffisent; dans le second, il en faut une armée.

Essayons donc de démontrer par des faits la puissance de l'aéroplane. Nous espérons que cette preuve, une fois faite, l'opinion publique et le gouvernement n'hésiteront pas à comprendre la nécessité de commander à l'industrie française de l'aviation, non pas quelques douzaines d'appareils, mais cinq ou six mille qui, après tout, ne coûteront pas plus cher qu'un cuirassé.

Nous mettons à votre disposition une somme de cent cinquante mille francs à distribuer en quatre prix dits : « Prix de l'Aéro-Cible Michelin. »

Un prix de cinquante mille francs serait attribué à l'aviateur qui, d'ici au 15 août 1912 inclus, aura, en une seule envolée, placé dans un cercle de dix mètres de rayon, le plus grand nombre de projectiles.

L'aviateur devra s'élever en emportant cinq projectiles pesant chacun au moins vingt kilos, voler à une altitude supérieure à deux cents mètres et laisser tomber ces projectiles un à un, en passant à plusieurs reprises au-dessus du but.

Dans le cas où plusieurs aviateurs auraient le 15 août, au soir, placé le même nombre de projectiles dans le cercle, le vainqueur sera celui dont la distance totalisée des projectiles au centre sera la moindre.

Un autre prix de vingt-cinq mille francs sera attribué, dans les mêmes conditions, à l'aviateur qui, volant à la hauteur minima de 1.000 mètres, aura placé ses projectiles dans un rectangle de 100 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur. Dans le cas où plusieurs aviateurs auraient placé le même nombre de projectiles, le vainqueur sera celui dont la distance sera totalisée des points de chute à l'axe sera la moindre.

Nous demanderons d'ailleurs à la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de nous donner son bienveillant concours pour fixer les détails d'exécution et arrêter le règlement.

Les deux autres prix seront attribués le 15 août 1913. Pour cette seconde année, nous nous réservons de faire des modifications au programme, mais sans changer l'idée maîtresse.

Pourront seuls concourir les aviateurs français, civils ou militaires.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

ANDRÉ MICHELIN.

Il y a longtemps déjà que cette question préoccupait le généreux donateur. Au dîner intime, qui suivit la triomphale arrivée d'Eugène Renaux, au sommet du Puy-de-Dôme l'un d'eux, M. André Michelin, après avoir félicité l'heureux gagnant du prix offert par eux, nous émettait ses idées sur l'avenir de l'aviation militaire. Idées de poète, il semble, mais d'un poète qui serait en même temps un homme d'affaires. Parmi cette élite de grands industriels qui jouent un peu dans notre société le rôle des grands barons de la féodalité, les frères Michelin occupent une place spéciale. On a pu leur faire certains reproches, celui par exemple, de faire servir à leur publicité leur générosité sportive, mais ce qu'on ne peut leur dénier, c'est l'originalité et l'audace de toutes leurs conceptions, c'est l'esprit patriotique qui les anime. MM. Michelin ont montré à plusieurs reprises qu'ils n'avaient pas grande confiance dans l'administration française pour faire avancer le progrès. Ils ont donc, une fois de plus, pris une initiative qui eut semblé devoir appartenir aux services de l'artillerie et du génie, desquels dépendent à la fois les aéroplanes et les engins de projection. Tous les Français seront unanimes à les en féliciter.

Quelques objections.

Ceci établi, et les donateurs du nouveau prix ayant été suffisamment couverts de fleurs, il ne messied pas que nous leur fassions, à notre tour, entendre la voix de l'esclave qui accompagnait à Rome sur son char le triomphateur. Il semble que des deux prix offerts à l'adresse de nos aviateurs, le second, qui est précisément le moins bien doté, soit singulièrement plus difficile que le premier. Si nous réduisons la distance à la même unité, nous verrons que le premier problème revient, pour un tireur à loger à 20 mètres de distance, une balle dans un cercle de 2 mètres de diamètre, et, pour le second, à la même distance, dans un rectangle de 2 mètres de haut sur 20 centimètres de large, cible extrêmement réduite et cela, à une vitesse qui variera entre 60 et 100 kilomètres à l'heure.

En outre, une autre objection a été faite par un constructeur, aviateur lui-même et fort averti de ces questions, Maurice Farman.

A son avis, le réglement, en limitant le nombre des obus emportés, transforme le nouveau prix en un simple concours d'adresse.

Ce qui intéresse actuellement l'armée, dit le sympathique constructeur, c'est de savoir quel poids peut être emporté et le chiffre de cinq obus, fixé par Michelin, nous semble être une erreur. Ce que nous voudrions voir modifier, dans la proposition Michelin, c'est que le nombre des obus ne soit pas limité.

Autrement dit, si un appareil réussit à enlever cinquante obus, il sera nettement supérieur, au point de vue militaire, à un appareil n'en enlevant que cinq et, naturellement, dans le concours, ses chances de réussite seront plus grandes.

Il est certain, évidemment, que le prix ne doit pas aller au plus chanceux, à celui qui, favorisé par le hasard, aura placé, un jour, 2 projectiles sur 5 dans la cible. Bien plus intéressant sera celui qui, au cours de nombreux essais avec de nombreux projectiles, en aura placé 40 0/0. Si on se place au point de vue militaire, la question ne se pose même pas. Ce que l'on demandera à l'aéroplane de combat, c'est précisément de placer le plus grand nombre de projectiles sur un point donné, dans le plus court espace de temps.

La difficulté du tir.

Maintenant, il faut bien se rendre compte qu'il ne sera pas très facile de viser dans l'aéro-cible. La trajectoire du projectile dépendra en effet de la vitesse de l'aéroplane (vitesse propre par rapport au sol) et également de la vitesse et de la direction du vent et en outre de la hauteur de chute. Le pilote aura donc besoin de connaître, à tout instant, ces trois éléments, pour savoir à quel instant précis il devra déclancher l'appareil qui donnera issue au projectile à lancer.

Il y aura donc là une série d'appareils de mesure à créer, assez délicats, ainsi qu'une table permettant, ces divers éléments connus, de trouver la réponse à la question posée.

Le grand méconnu, qu'on appelle Clément Ader, dont on retrouve le nom chaque fois qu'on agite une question nouvelle dans le domaine de l'aviation, avait prévu ce côté de la guerre en aéroplane. Dans son livre sur l'aviation militaire, toute une partie est consacrée à la théorie du pointage aérien. Cette théorie, il l'appuyait sur des expériences de vérification, faites a l'aide de deux appareils de son invention. Il avait aussi établi des tables de visée et inventé en même temps l'appareil permettant de mesurer la hauteur et la vitesse propre de l'aéroplane.

Cet appareil, au nom un peu compliqué de *cathétachychronostéréoscopomètre*, par abréviation, *catachros*, pouvait mesurer en même temps la hauteur, la vitesse, le temps, l'angle et le relief de la vision binoculaire. Nos constructeurs d'appareils de précision trouveront dans le livre d'Ader de précieuses indications.

Comme on le voit, la question est complexe, mais nous serions fort étonnés si, d'ici l'an prochain, l'ingéniosité des constructeurs, l'audace et l'habileté des pilotes n'y avait pas apporté une solution triomphante ; qu'on se souvienne du Grand Prix Michelin!

MARCEL VIOLLETTE.

UNE HÉTACOMBE DE RECORDS

L'AVIATEUR FOURNY S'ATTRIBUE LES RECORDS DE DISTANCE ET DE DURÉE

Concourant pour le Prix de l'Aéro-Club qui doit être attribué au pilote ayant couvert dans l'année la plus grande distance sans escale, l'aviateur Fourny se mettait en piste vendredi matin, 1er septembre, à l'aérodrome de Buc. Il réussissait à merveille dans sa tentative. L'ancien record de durée appartenait à Henry Farman avec 8 h. 12 m. 41 s., Fourny tourna pendant 11 h. 1 m. Olieslaegers détenait le record de distance avec 625 kilomètres, Fourny couvrait 720 kilomètres. A gauche : l'aviateur Fourny.

Détails techniques : biplan Maurice Farman, magnéto Bosch, hélice intégrale Chauvière.

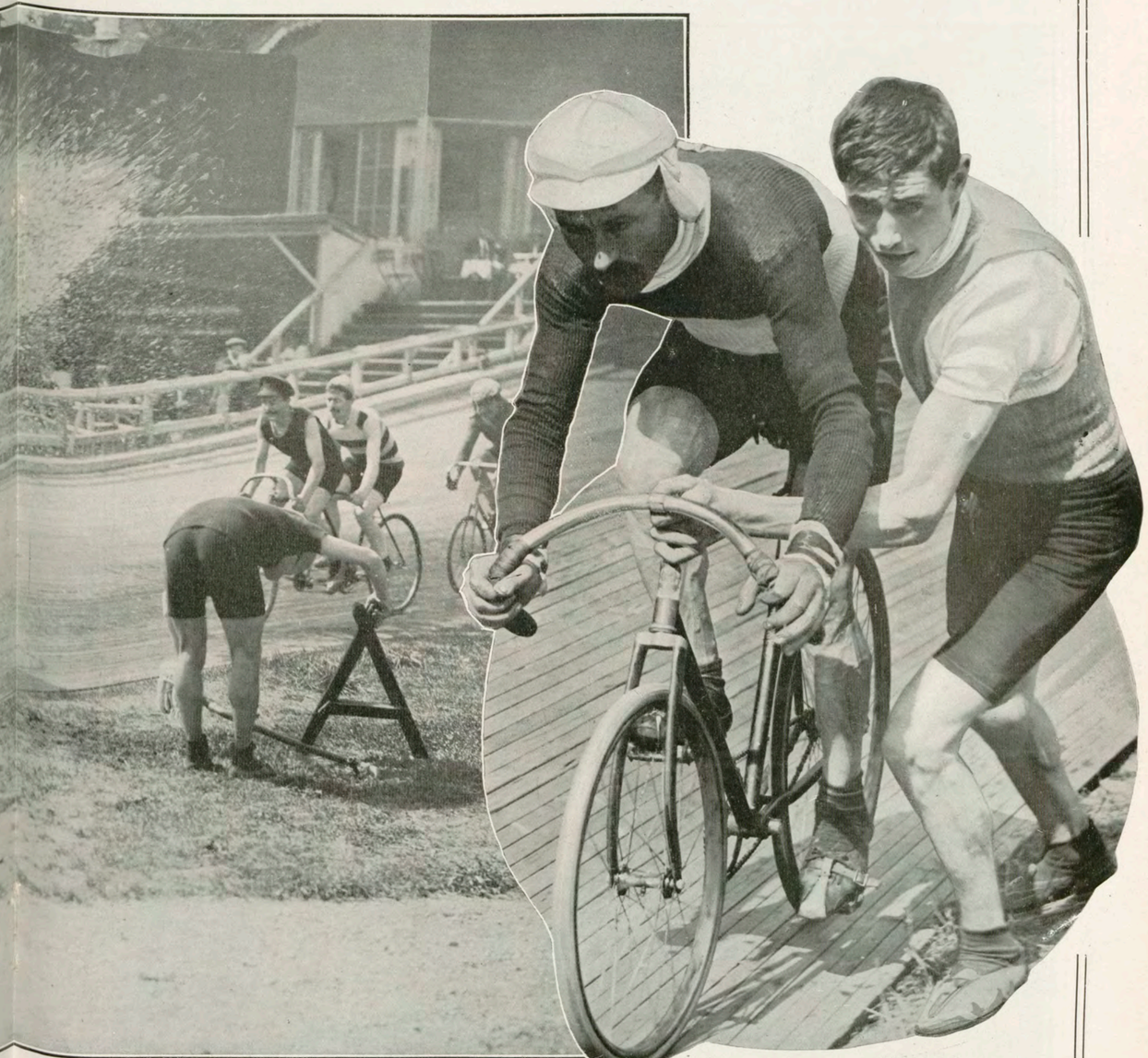
POUR LA SIXIÈME FOIS LÉON GEORGET GAGNE LE BOL D'OR

Niedergang.

Après avoir perdu beaucoup de terrain au départ et dans les premières heures, Niedergang regagna sur la fin et se classa second, à 246 tours cependant de Léon Georget, soit à 73 kilom. 800. Il fournit une course très courageuse.

Léon Georget reçoit une douche salutaire.

Le Bol d'Or fut très animé depuis le départ jusqu'à l'aurore, c'est-à-dire jusqu'à l'abandon de Gustave Garrigou qui mena la vie dure à son valeureux adversaire et parvint à s'assurer l'avantage pendant la moitié de l'épreuve. Mais le gagnant du Tour de France, peu compétent en matière de courses sur piste de longue haleine, ne put résister à la fatale défaillance du lever du jour. Il dut s'incliner devant Georget qui, sagement, le laissait se fatiguer et préférait, plutôt que de s'épuiser dans une lutte vaine, conserver une partie de ses moyens pour combattre l'après-midi les attaques de la chaleur sénégalienne. Il fit bien et triompha pour la sixième fois. Mais il ne pouvait arriver à battre les records de Pottier qui parvint à couvrir 925 kil. 200. La chaleur d'une part, le manque de lutte d'autre part l'empêchèrent de mettre son projet à exécution. Les films cinématographiques du Bol d'Or sont visibles au Biograph-Sport.



Léon Georget.

Léon Georget, vainqueur de six Bol d'Or, a couvert cette année 915 kilom. 100. Depuis l'aurore jusqu'à l'arrivée, il ne fit qu'augmenter son avance. Il doublait sans cesse ses adversaires qui résistaient courageusement sans pouvoir le mettre en danger.

MON SIXIÈME BOL D'OR

Par LÉON GEORGET

Après son frère Emile, qui nous fit la semaine dernière le récit de Paris-Brest et retour, Léon Georget nous conte aujourd'hui sa sixième victoire dans le Bol d'Or.

Incendie ! 15 minutes d'arrêt !

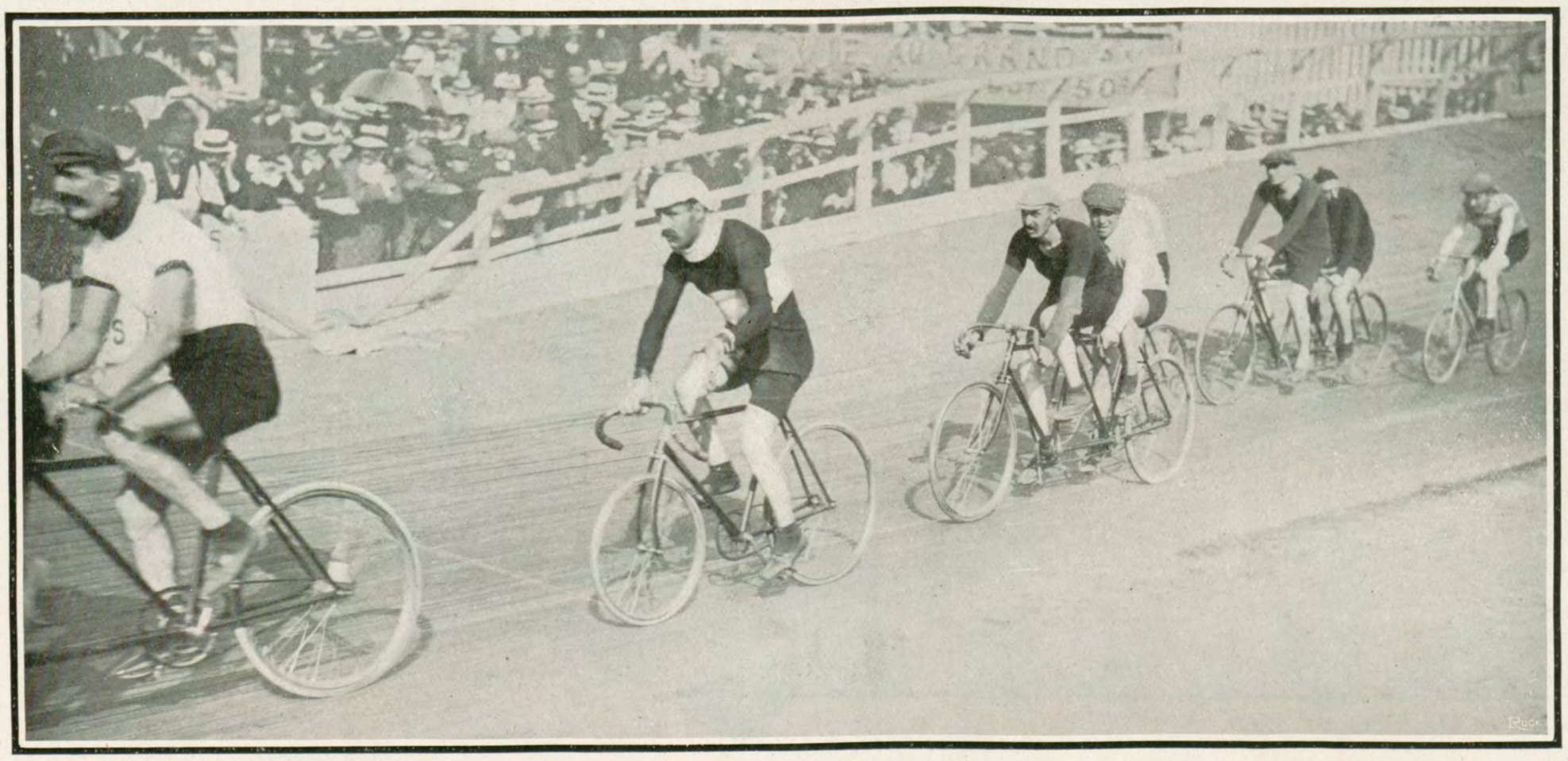
Un fumeur imprudent mit le feu à la piste. La course fut interrompue 15 minutes, pour permettre de se rendre facilement maître du commencement d'incendie.

Les soigneurs ingénieux.

Pour se protéger contre les ardeurs d'un soleil sénégalien qui fit souffrir odieusement les concurrents, les soigneurs avaient construit des tentes de fortune.

VRAIMENT, les lecteurs de la *Vie au Grand Air* doivent commencer à être las de la littérature hebdomadaire des frères Georget et des louanges de la bicyclette La Française. La semaine dernière, c'était Emile qui retraçait les péripéties de Paris-Brest et retour qu'il avait remporté, aujourd'hui c'est mon tour de dire tout le bien que je pense de ma performance dans le Bol d'Or que je viens de gagner pour la sixième fois. Que voulez-vous que je vous raconte? Voilà ce que j'ignore, sans quoi immédiatement j'accèderais à votre aimable désir. Enfin, j'en ai pour quelques minutes à retenir votre attention. Je vais tourner autour du sujet : la force de l'habitude!

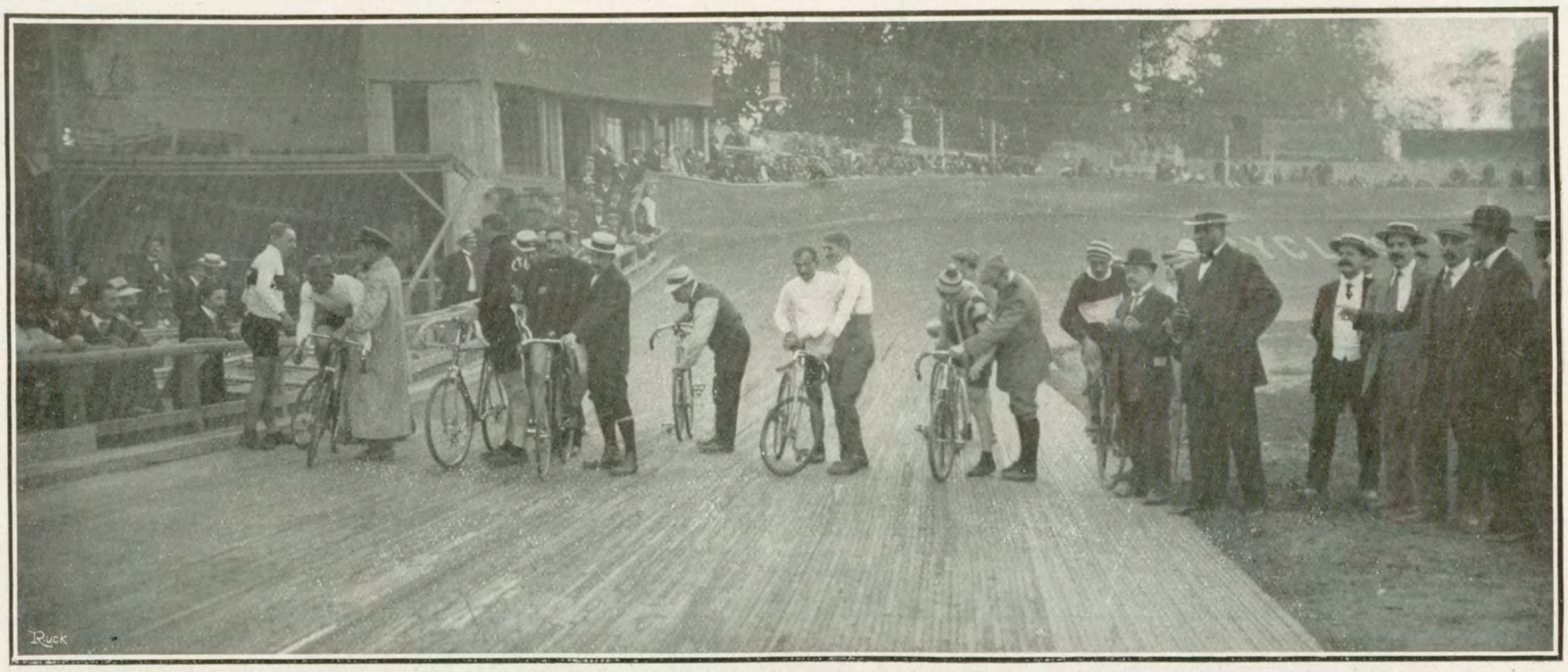
Je suis assez fier, aussitôt après le succès de mon frère dans la plus dure épreuve sur route, de m'être attribué la victoire dans la plus pénible course sur piste. Ce double résultat prouve au moins que nous savons tenir notre



Léon Georget mène la danse dans la dernière heure. Derrière lui, Catteau. Plaques Lumière.

Léon Georget couvrit dans la dernière heure plus de 38 kilomètres. Il avait pris 75 kil. 800 au second Niedergang, 116 kil. 700 à Cornet, 3e, 249 kil. à d'Hulst, 4e, 257 kil. 100, à Shirley. 5e. Quant à Catteau, il était vraiment trop loin pour qu'on s'obstinât à calculer son retard.

Détails techniques : Léon Georget montait une bicyclette La Française-Diamant, pneumatiques Hutchinson.



Le départ du Bol d'Or.

C'est le nègre Jack Johnson qui donna le départ aux concurrents du Bol d'Or. Tirer des coups de pistolet à Buffalo, se promener dans Paris, mener une vie douce et oisive, tel est l'entraînement suivi par le champion du monde pour son match avec sa prochaine et facile victime, Bombardier Wells!

place convenablement dans la famille. Certes, ma tâche fut facilitée cette année par l'absence d'adversaires vraiment dangereux qui auraient pu me tenir en haleine jusqu'au bout. Au début, j'éprouvai une crainte en regardant tourner Garrigou. Je me tenais sur mes gardes. Mais lorsque je constatai ses démarrages successifs, je me dis que j'aurais tort d'insister et que je ferais bien mieux de le laisser faire. Pour finir dans une compétition semblable, il ne faut pas s'épuiser inutilement. De temps en temps, je faisais semblant de lui résister pour lui donner l'occasion de pousser davantage. Ce qui devait arriver, ne tarda pas à se produire. Dès l'aurore, l'heure traîtresse pour les « tourneurs sur bois » que nous sommes, à l'instar de Védrines au début de sa carrière, des signes de défaillance non équivoques, commençaient à faire leur apparition. La *rame*, la pénible rame fit l'assaut du pauvre Garrigou et il fut bien obligé d'abandonner.

Les autres concurrents étaient loin, si loin que je ne les voyais plus, ou du moins c'est une façon de parler, car ils me gênaient plutôt. J'étais sans cesse obligé de les passer et de les repasser. Mais ce qui m'étonna, c'est que trois hommes seulement abandonnèrent, et que, du départ jusqu'à la mi-course, aucun ne lâcha.

Si je n'étais pas inquiété par ceux qui restaient, j'avais cependant deux antagonistes terribles : la chaleur et les records. Je triomphai de celle-là, et avec quelle peine, mais je ne pus battre ceux-ci. Les 925 kilom. 200 de Pottier sont toujours debout. J'espère être plus heureux une autre fois, car je compte bien courir le Bol d'Or pendant de longues générations encore et inscrire mon nom à nouveau un certain nombre de fois sur le palmarès. Je reste à moins de 10 kilomètres de la performance de Pottier. En 1908, je parvins au total, 973 kilom. 666, mais c'était sur piste couverte, et on sait que tourner pendant 24 heures dans de semblables conditions. n'intéresse pas les officiels. Je voudrais bien les y voir ! En 1910, j'avais couvert 923 kilom. 200. J'étais parti, cette année, pour battre les records, mais le manque de lutte, la température accablante, m'en empêchèrent.

Je dois dire ici toute l'admiration que je ressens pour Cornet qui se classe troisième : huit jours auparavant, il remportait une place d'honneur dans Paris-Brest et retour ; il y a un mois, il finissait dans les premiers du Tour de France. Je crois qu'on ne peut mettre plus bel exploit d'endurance à l'actif d'un même homme.

LÉON GEORGET.

Plaques Lumière.

Léon Georget se fait masser.

Le vainqueur Léon Georget, qui marcha à une allure de 38 kilom. 200 à l'heure descendit rarement pour se faire masser. Détail technique : Pneumatiques Hutchinson.

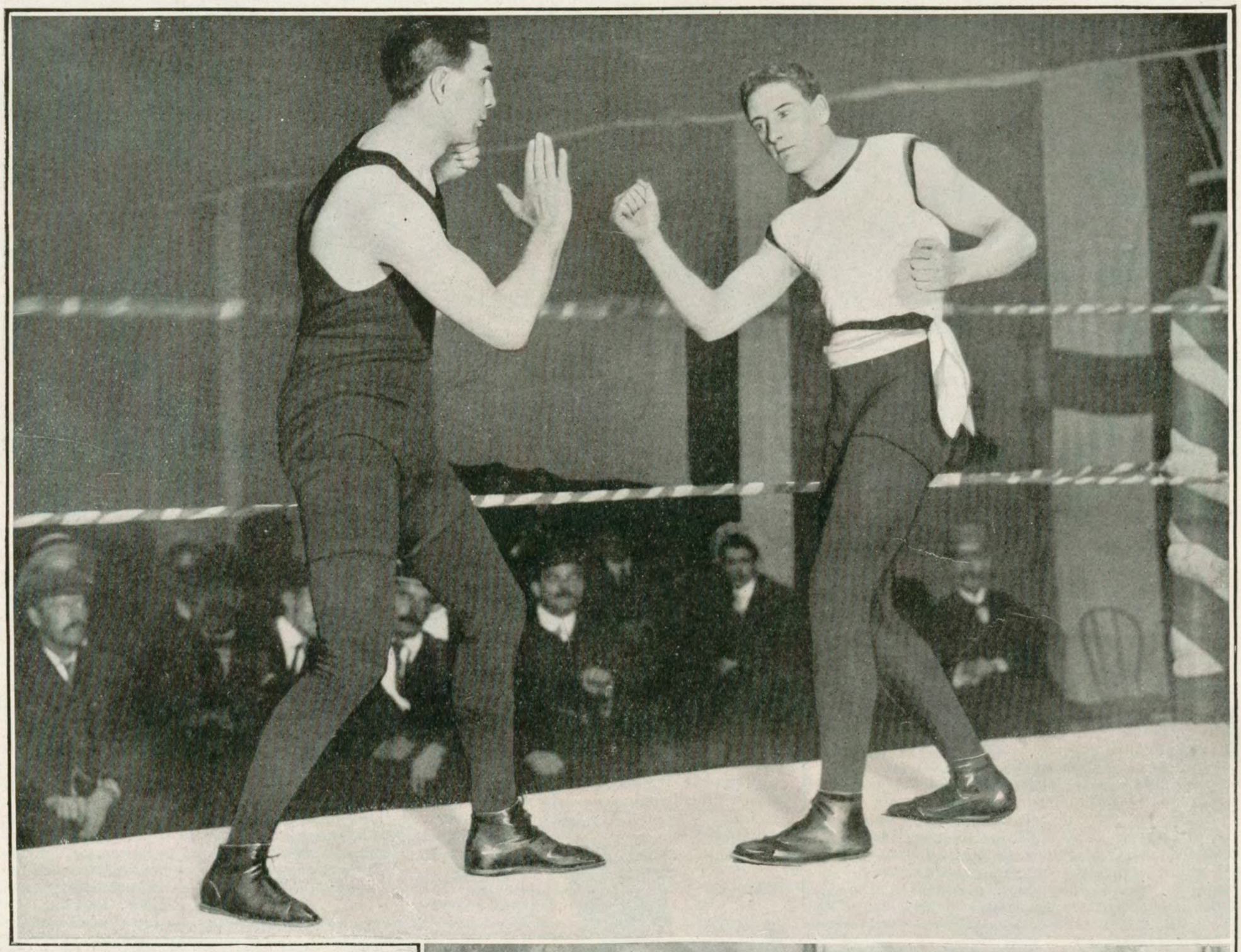
34 degrés à l'ombre !

Telle fut la température — record pour un Bol d'Or.

Le déjeuner des populaires.

Nombre de spectateurs assistèrent à la course durant les 24 heures, dormant sur les banquettes et mangeant sur les balustrades.

AVANT LE MATCH JOHNSON-WELLS



Wells s'entraîne.

Bombardier Wells s'entraîne consciencieusement devant ses admirateurs qui croient regarder en lui l'espoir de la race blanche !

Jack Johnson est à Paris. Il y donne des exhibitions et pourtant le public ne semble pas y prendre un grand attrait. Grandeur et décadence ! De quel poids d'or aurait-on couvert le nègre l'année dernière, à cette époque-ci, pour l'apercevoir seulement une seconde ! Que de monde les impresarii auraient refusé ! Et c'est au milieu de l'indifférence que le champion s'entraîne. Car, il faut ajouter que Jack Johnson est dans nos murs, afin de parfaire sa forme et de se montrer fin prêt pour son match avec Bombardier Wells. Certains confrères ont même trouvé que ce voyage était un gage de la sincérité du combat. Délaisser les campagnes revivifiantes de l'Angleterre, pour venir visiter Paris et ses plaisirs est, paraît-il, chez les noirs, une preuve incontestable qu'un boxeur veut travailler avec acharnement. Cette opinion est curieuse et originale.

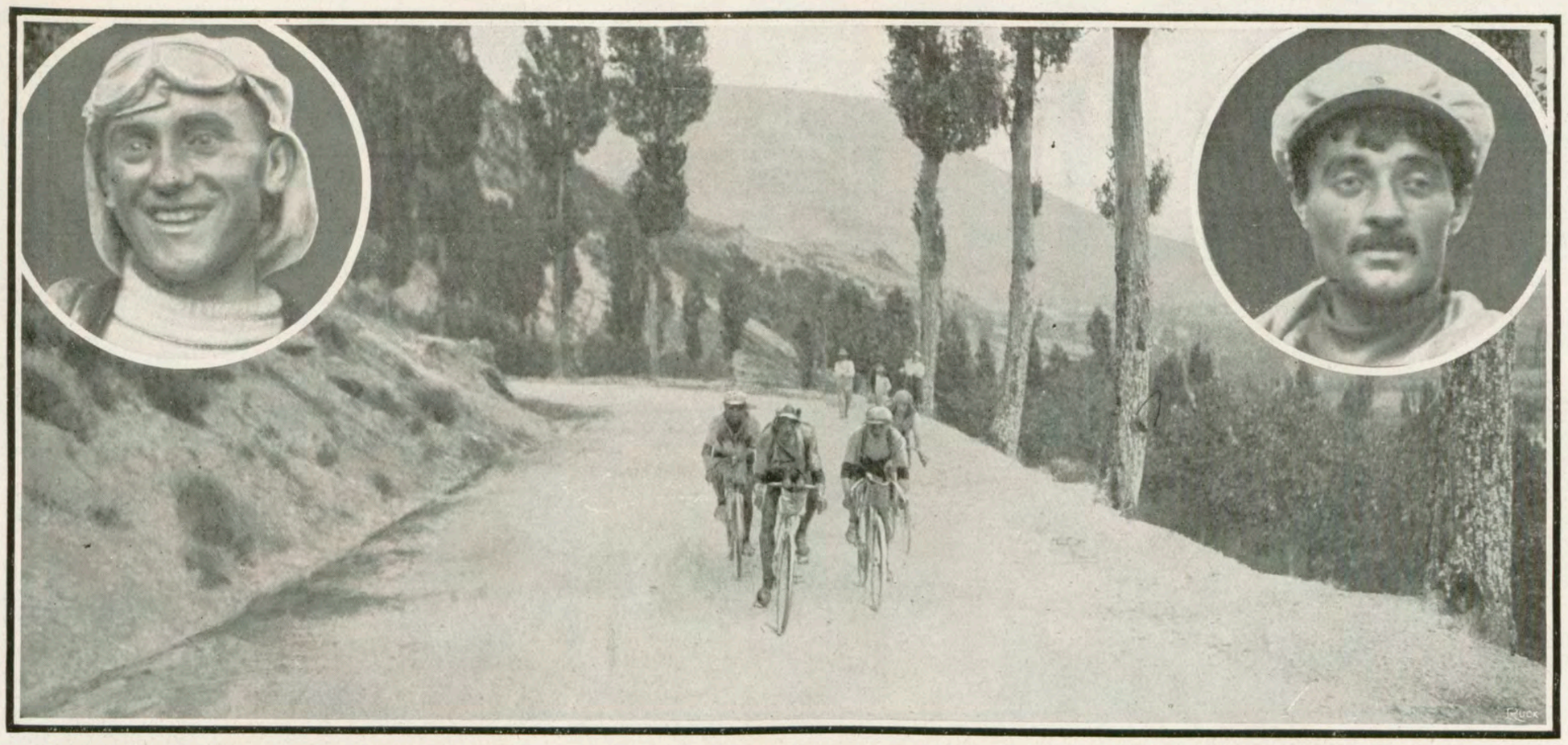
D'ailleurs, le brave Johnson, qui touche 180.000 francs pour ce combat alors que son adversaire n'est payé que 20.000, sait d'avance le peu de mal qu'il aura à remporter une victoire. Il a signé un contrat pour plusieurs combats avec des hommes inférieurs qui ne sauraient le mettre en péril, jusqu'au jour où, à force de vivre sur sa réputation, il trouvera un boxeur, peut-être moins valeureux, mais plus sérieux, qui l'étendra à ses pieds.

J. M.

M. et Mme Jack Johnson.

Jack Johnson a préféré aux rigueurs de l'entraînement les douceurs d'un petit voyage à Paris. Lorsqu'il a le temps, il va travailler quelques instants, puis continue ses excursions en compagnie de sa charmante femme.

LE CIRCUIT PEUGEOT



Le groupe de tête au Col de Cabre entre Die et Veynes (1.180 mètres).

Ce fut d'un bout à l'autre de l'épreuve une lutte acharnée. On peut dire que les hommes qui viennent de courir le Circuit Peugeot ne seraient pas déplacés dans le lot des meilleurs professionnels. A gauche, Thys, premier et à droite, Figuet, second du classement général.

C'est une épreuve gigantesque que celle du Circuit Peugeot qui s'est terminée dimanche dernier dans une véritable apothéose, sur ce boulevard Maillot, témoin des arrivées des premières courses classiques et qui, depuis bien des années, n'avait vu pareille assistance. Certes il y a, dans la campagne entreprise par la maison de Valentigney avec Paris-Toulouse, Paris-Turin, et enfin le Circuit Français, autre chose qu'une pure question commerciale. En promenant ses coureurs dans des régions où la course de bicyclettes était jusqu'à ce jour inconnue, Peugeot a fait œuvre de vulgarisateur. Il a semé dans un terrain neuf où il récoltera certainement, mais où d'autres récolteront à côté de lui. C'est pourquoi on ne saurait trop applaudir à de pareilles initiatives, qui ne sont pas à la portée de tout le monde, il faut l'avouer.

Le sport aussi en profitera, car chaque année de pareilles épreuves font sortir des hommes nouveaux. Que dire de ce Thys qui vainqueur de Paris-Toulouse, vainqueur de Paris-Turin, trouve encore le moyen de remporter la première place dans le Circuit Français, avec ses seize étapes successives. C'est encore un enfant de la Belgique. Décidément les Belges auront eu la part belle cette année. Mais sa lutte épique avec le méridional Figuet marquera dans l'histoire sportive 1911. On ne peut que regretter que certaines... inconséquences de Guénot l'aient éliminé de la bataille, car il y aurait certainement joué un rôle avec son rival de l'an dernier Valloton.

Voilà certainement une équipe qui ne serait pas déplacée au milieu des meilleurs professionnels. Dans une course comme le Tour de France, je crois qu'elle porterait haut et ferme le drapeau des indépendants.

J. B.

Le Parc fermé à Langres.

La course se disputait sous le régime des parcs fermés. Au contrôle, les coureurs devaient rester un temps fixé dans ce parc où ils trouvaient nourriture et breuvage fournis généreusement par la Maison Peugeot. A gauche, Valloton, troisième et à droite, Kippert, quatrième du classement général. Détails techniques : Les quatre premiers montaient des bicyclettes Peugeot, pneus Lion.

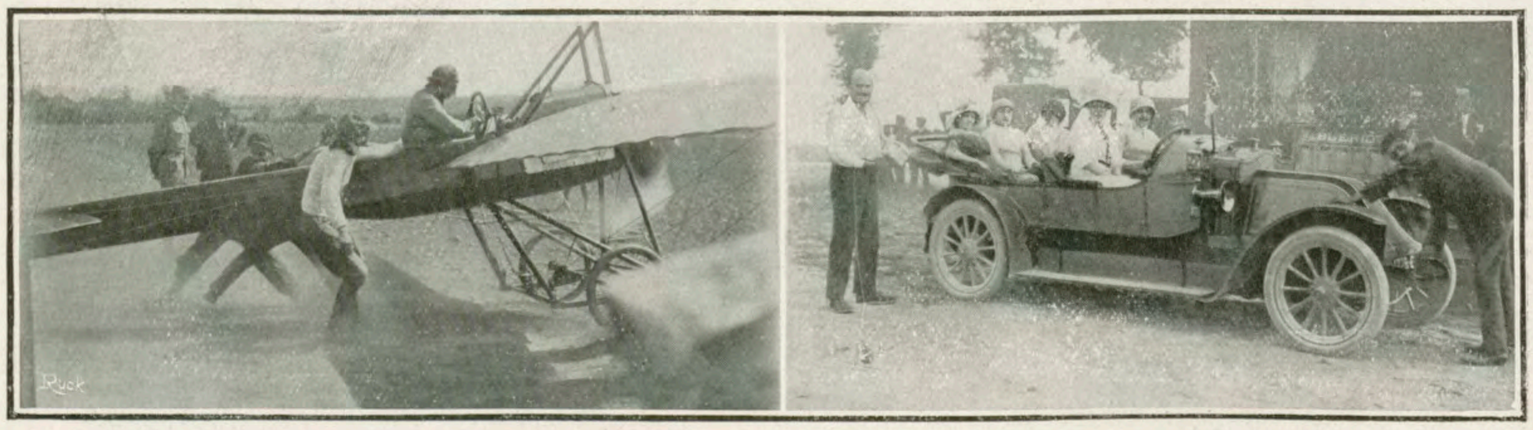
M. Herande vient de remporter le Championnat de tir à l'arc.

Le jeune Willie Sanders âgé de 4 ans, boxe et lutte dans les music-hall.

Mlles Chauvert et Guimetty viennent de gagner la Coupe des Ondines à Marseille.

Miss Parton, gagnante du Championnat double mixte de Ambledon.

Mât avec couronne élevé à Domodossola, à l'endroit où se tua Chavez.



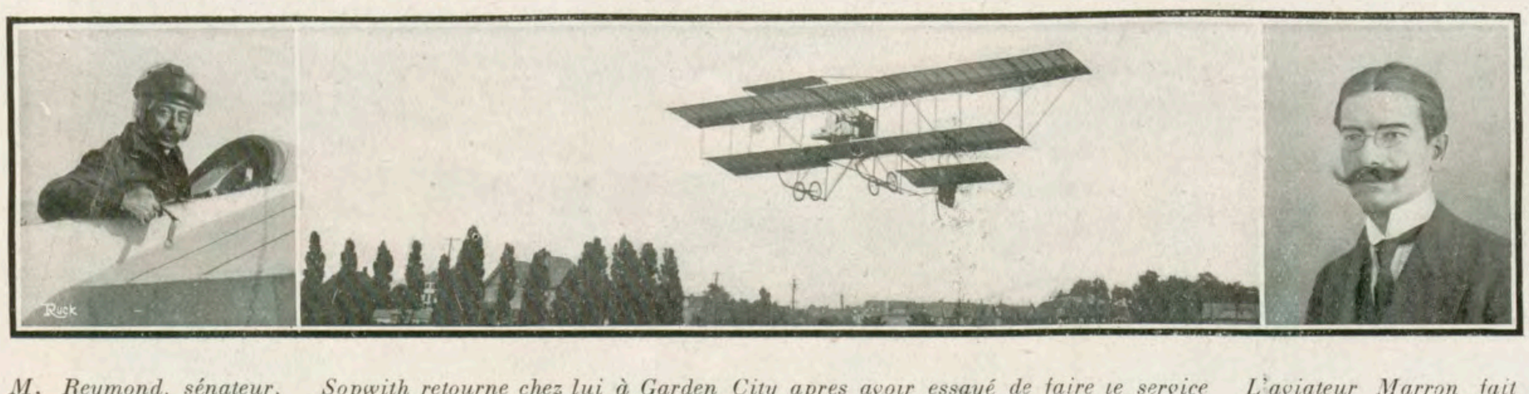
L'aviateur Pascal vient de tenter de s'approprier la Coupe Michelin, mais après avoir fait 830 kilomètres, il était obligé d'atterrir.

A Etampes, Jeanne Herveu emmène en automobile ses camarades, les pilotes Le Lasseur de Ranzay et Etienne Giraut.

L'aviateur Gastinger vient d'effectuer le voyage Niort-Les Sables-d'Olonne, en 1 heure, en volant à une hauteur de 1.400 mètres.

Sheffiel vient de gagner la course pédestre Laffitte-Clichy.

Les Allemands expérimentent une machine destinée à creuser rapidement de grands fossés pour abriter l'infanterie.



M. Reymond, sénateur, vient de passer le brevet supérieur militaire.

Sopwith retourne chez lui à Garden City apres avoir essayé de faire le service d'un facteur. Les expériences donnèrent d'abord de bons résultats, mais ce ne peut être pour le moment qu'une expérience intéressante.

L'aviateur Marron fait une chute mortelle aux environs de Chartres.

Principaux Résultats techniques du 26 Août au 3 Septembre

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 1er SEPTEMBRE. — Buc. — Fourny bat les records du monde de distance et de durée, couvrant 720 kilomètres en 11 heures.

SAMEDI 2 SEPTEMBRE. — Vanville. — Le capitaine Camine, du 5e régiment de génie, fait nne chute mortelle.

— Mont de Rigny. — Le lieutenant de Grailly tombe et se tue.

— Sourres. — L'aviateur Marron se tue en volant atterrir.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 3 SEPTEMBRE. — Course à pied. — Gentilly. — Gassner couvre les 1 500 mètres en 4 m: 23 et bat l'ancien record de 10 secondes.

DIMANCHE 3 SEPTEMBRE. — Natation. — Lyon. — Championnat des 1.500 mètres : 1. Gaby, en 21 m. 52 s. 1/5; 2. Decœur.

Joinville (500 mètres). — 1. Hanouet; 2. Duverger; 3. Servant.

Association sportive des P. T. T. (100 mètres). — 1. Caboulat, en 2 m. 10; 2. Cattelei

Water polo. — Championnat de France. — La Sarcelle de la Seine bat le Gymnaste Athlétic Club de Nice, par 3 buts à 2.

Yachting. — Nogent. — Handicap. — 1. Astarté, à M. Rousseau, en 1 h. 1 m. 58; 2. Courlis; 3. Mistral.

CYCLISME

DIMANCHE 3 SETPEMBRE. — *Circuit Peugeot.* — 1. Thys, 75 points; 2. Figuet; 3. Valloton, 89 points; 4. Kippert.

Buffalo. — *Bol d'Or* (24 heures derrière tandems humains. — 1. Georget, 915 kilom. 100: 2. Niedergang, a 246 tours; 3. Cornet, à 389 tours; 4. d'Hulst; 5. Shirley; 6. Catteau.

HIPPISME

MARDI 29 AOUT. — Baden-Baden. — *Prix de l'Avenir* (1.200 mètres, 45.000 francs) — 1. Quai des Fleurs (G Stern), à M. Edmond Blanc; 2. Flagge; 3. Caligula.

Dieppe. — *Prix d'Amphithrite* (2.400 mètres, 20.000 francs). — 1. Tripolette (J. Reiff), à M. Ed. de Boisgelin; 2. Basse Pointe; 3 La Grave.

Prix de la Cascade (handicap, 2 400 mètres, 16.250 francs), — 1. Cambronne (Winkfield), à M. H. Paulsen: 2. Sideslip; 3 King's Tax

SAMEDI 2 SEPTEMBRE — Baden-Baden — *Grand Prix de Bade.* (2 400 mètres, une Coupe d'Or et 100.000 francs) — 1. Badajoz (M. Barat), à M. Michel Lazard; 2 Le Sopha; 3. Kziaze Pan.

DIMANCHE 3 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix de Chantilly* (3.500 mètres; 15.000 francs). — 1. La Française (Ch. Childs), à M. Aumont; 2. Grand Seigneur. — P. M.: gag., 14 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

A NOS LECTEURS

LA *Vie au Grand Air*, soucieuse d'encourager les sports, s'adresse à vous chers lecteurs et vient vous demander de bien vouloir collaborer avec elle à la diffusion du sport en France.

Voilà ce dont il s'agit. Nous désirerions organiser des manifestations sportives originales, susceptibles d'intéresser tout le monde et nous venons vous demander de bien vouloir nous soumettre les idées que vous pourriez avoir. Comme tout travail mérite salaire, les personnes dont les idées seraient susceptibles de plaire recevront une prime de 50 francs.

Allons, nous attendons les réponses.

❦ ❦ ❦

BOXE

CARPENTIER est entré à l'hôpital pour se faire faire une légère opération dans le nez, opération sans gravité d'ailleurs et qui ne nous privera pas du plaisir d'applaudir cet hiver, à Paris, le petit prodige.

❦ ❦ ❦

AUTOMOBILE

UNE jeune américaine vient de demander le divorce, ce qui est son droit, mais le motif invoqué ne manque pas d'être assez inattendu ! La jeune femme, en effet, veut se séparer de son mari parce que celui-ci, dit-elle, conduit trop vite en automobile

Il est vrai que la nouvelle nous vient d'Amérique.

❦ ❦ ❦

AVIATION

M. Deperdussin, le sympathique constructeur d'aéroplanes vient d'être nommé membre du jury de l'Exposition de Turin. Nos sincères félicitations.

❦ ❦ ❦

CYCLISME

SAMEDI dernier à Buffalo, pendant que se courait le Bol d'Or, des gens mal intentionnés jetèrent des bouteilles sur la piste. Les dites bouteilles se brisèrent en mille miettes, ce qui força les dirigeants du vélodrome à faire balayer.

Comme sauvagerie, c'est splendide, il est vrai qu'il y a des vandales partout.

❦ ❦ ❦

LES routiers belges sont en train d'arriver chez nous. Après Heusghem, Masselis, coureurs du Tour de France, Salmon, Mottiat gagnant les huit jours d'Alcyon, voilà que Thys gagne le circuit Peugeot.

On marche bien en Belgique.

❦ ❦ ❦

TENNIS

BEAUCOUP de sportsmen ont entendu parler du Squash (un tennis endiablé) qui fait fureur en Amérique, mais hormis ceux, parmi les sportsmen, qui ont traversé la mer, personne ne le connaît Que les fervents de la raquette écrivent à la direction du Tennis Saint-Didier, 60, rue Saint-Didier, et ils recevront par retour du courrier une petite brochure qui leur fera connaître les secrets et les textes du nouveau jeu.

SPECTACLES SPORTIFS

DIMANCHE 10 Septembre. — Courses à Chantilly.

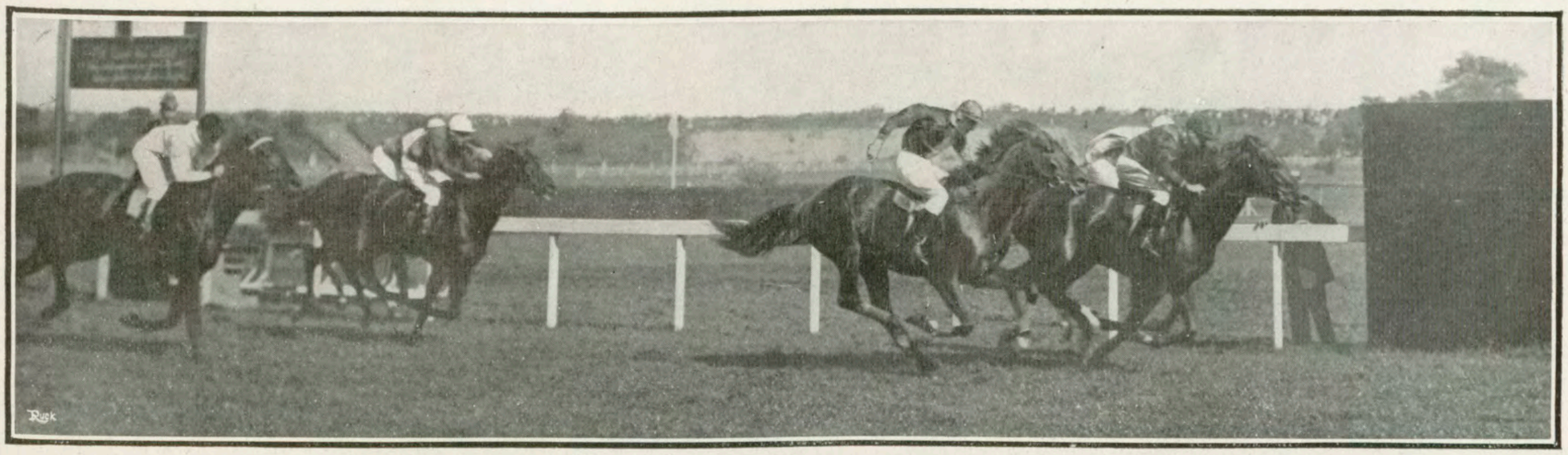
— Buffalo. — Course de 100 kilomètres derrière tandems humains. Léon et Emile Georget, Duboc.

CE QU'IL FAUT LIRE

La Chanson du Carillon par Camille Lemonnier, librairie Pierre Lafitte et Cie.

Les Flottes évanouies, par Roy Norton, librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA SEMAINE HIPPIQUE

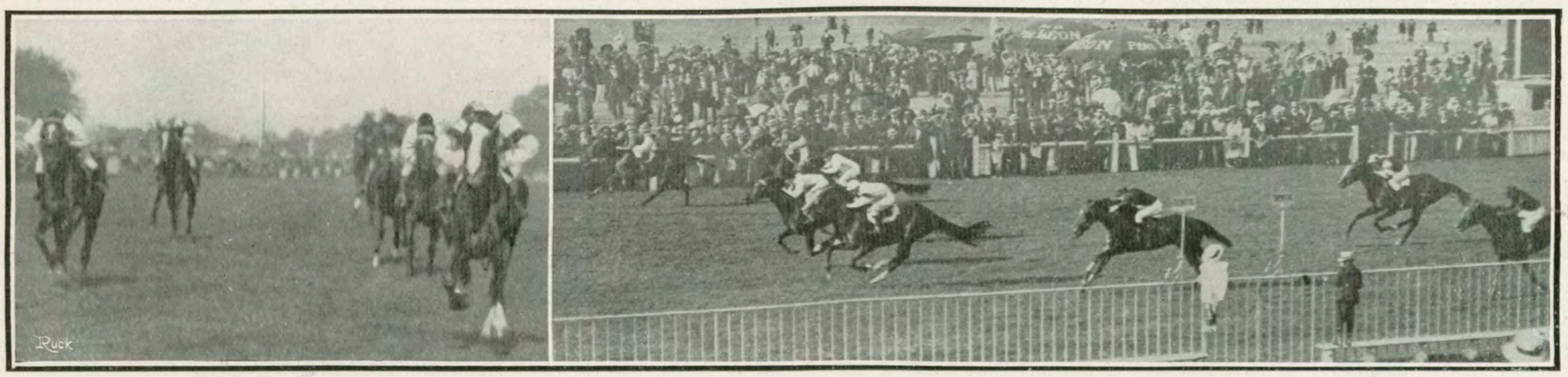


L'Arrivée du Prix de la Fondation de Bade (2.200 mètres, 43.750 francs).

Le cheval français Radis Rose, à M. Olry Rœderer, monté par Hobbs, l'emportait par une encolure sur Seigneurie II et sur Bajazzo, troisième également à une encolure.

L'Arrivée du Furstenberg Memorial (2.000 mètres, 62.500 francs).

Royal Flower, au baron Oppenheim, montée par O'Neill, s'assurait la victoire en battant Ecaille II, à 3/4 de longueur et Le Sopha, à une tête.



Le Prix de Chantilly (3.500 mètres, 15.000 francs).

La Française battait Grand Seigneur, qui venait dans la ligne droite, de trois longueurs.

Le Prix de la Nonette (1.100 mètres, 8.000 francs.) — Chantilly, 3 Septembre.

Balma se détachait dès le départ et l'emportait de trois quarts de longueur sur Sightly qui avait eu un bon retour offensif sur la fin.

Entre les deux dernières réunions de Chantilly, bien des événements sportifs se sont succédés. Il n'y a pas de mois plus mouvementé, mieux rempli que ce mois dit de vacances. Nos chevaux sont allés à Vichy, à Deauville, à Dieppe, à Bade. Qu'avons-nous appris de neuf ? Quels éléments d intérêts nouveaux nous ont fourni les résultats de ces divers meetings ? Dressons le bilan. A Vichy, nous avons eu comme principaux lauréats Dor et Radial. De ce côté, rien de bien nouveau. Dor a toujours été jusqu'ici à distance respectueuse des sujets de premier plan. Malgré sa forme exceptionnelle et son important succès, il est peu vraisemblable qu'il l'ait franchie. Le succès de Radial dans le Prix des Rêves d'Or, n'est pas un exploit que fera modifier l'opinion d'ailleurs très favorable qu'on avait de lui antérieurement.

Parmi les principaux gagnants de Deauville il faut retenir Basse-Pointe, La Française, La Bohême II, Maïs II et du côté des jeunes La Plata II et Porte-Maillot. La Française, qui est sans contestation possible notre meilleur stayer n'a fait que confirmer une supériorité déjà établie. Maïs II, poulain tardif né au mois d'août, a progressé très sensiblement le mois dernier et progressera encore selon toute vrisemblance. Il est peu probable toutefois qu'il sorte de la classe des animaux utiles. La vraie révélation c'est Basse-Pointe. L'excellente pouliche avait certes déjà fait ses preuves. Mais avant Deauville, l'handicapeur n'eut mis entre elle et Carlopolis plus de huit livres, dix au grand maximum. Or, dans le Grand Prix, elle a rendu cinq livres au poulain du Baron Foy et l'a battu de six à huit environ. C'est un progrès qui, s'il se confirme, la met au rang des meilleurs quatre ans actuels Ossian et Badajoz. Il sera intéressant de les voir tous les trois aux prises dans le Prix du Conseil Municipal.

Le brillant succès que Badajoz a remporté dans le Grand Prix de Bade a montré qu'il est en possession de ses moyens. Ossian, qui n'a pas osé affronter le terrain très dur de Deauville, en trouvera sans doute un plus favorable au mois d'octobre, à Longchamp. Si tout va bien d'ici là, si aucune défection ne se produit, nous aurons un Grand Prix d'automne admirable.

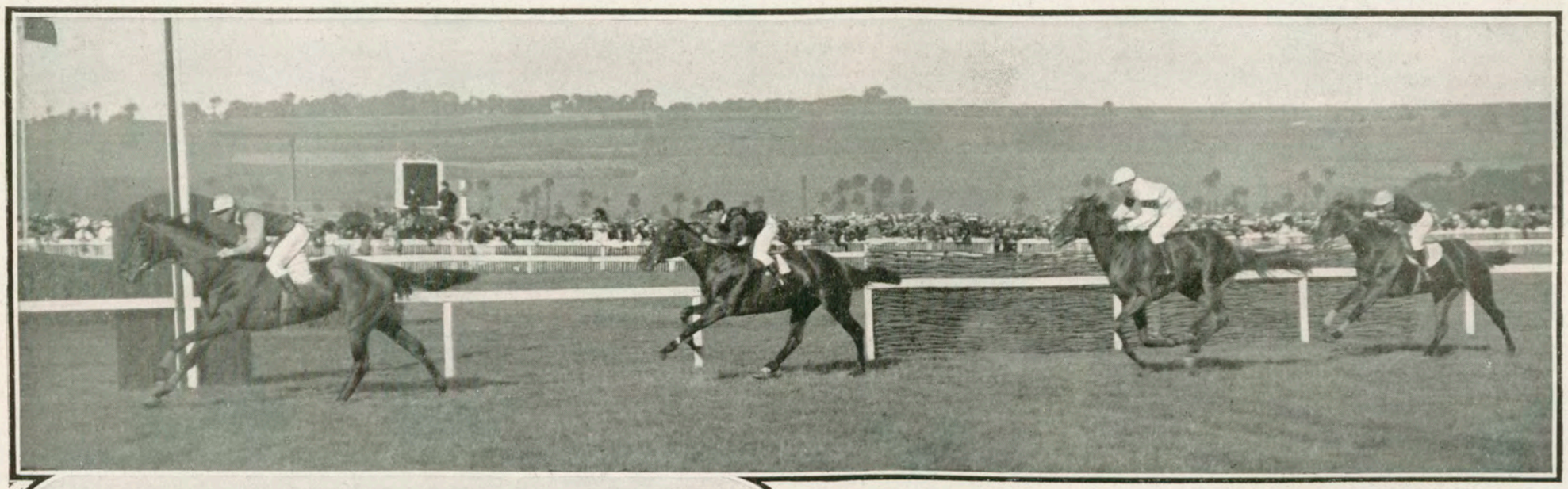
STUART.

Photographies de notre envoyé spécial.

LES COURSES DE DIEPPE

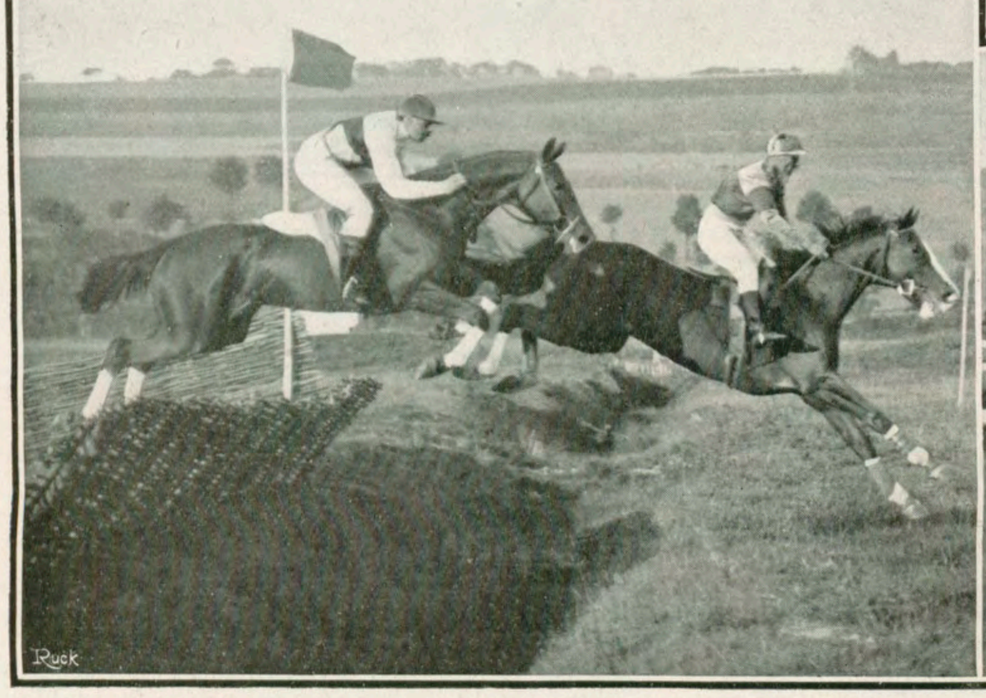
Le Prix de Rosendal (steeple, 3.800 mètres) Dieppe, 29 août.

Dom Carlos a mené de bout en bout, suivi de Peccavi et de Duc de Ferrare. Il avait gagné dans le tournant, d'autant plus que Peccavi faisait une grosse faute et finissait second à quatre longueurs.



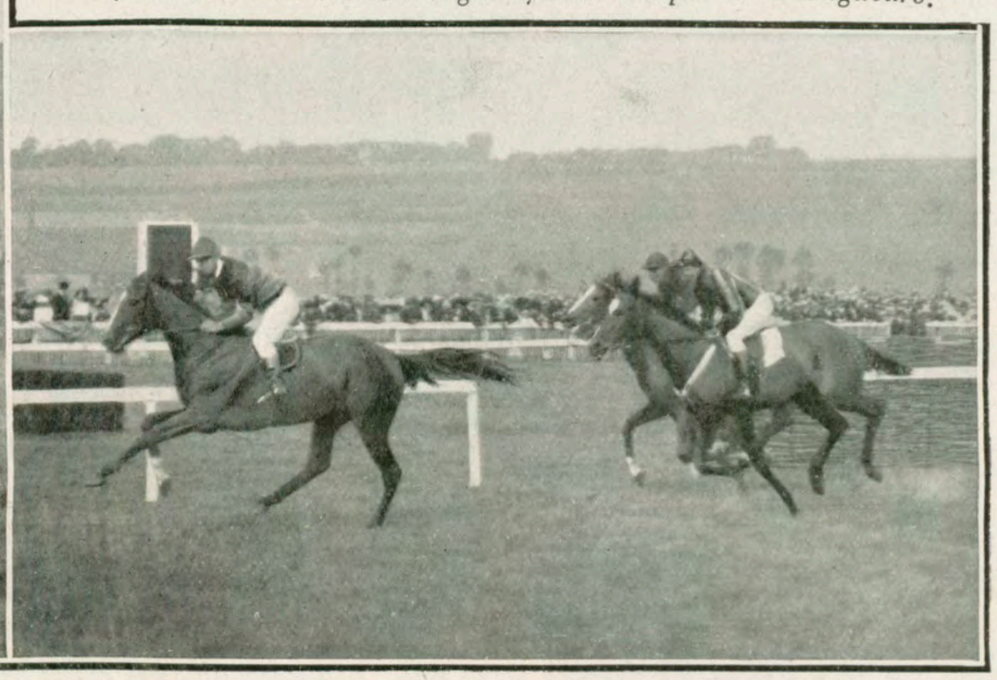
Le Critérium de Dieppe (1.200 mètres, 10.000 francs), 31 août.

Amoureux III prenait un léger avantage jusqu'à peu de distance du poteau où Fourvières le réglait facilement par deux longueurs.



Le Grand Steeple de Dieppe (4.800 mètres, 8.000 francs), 31 août.

Cher Tatoué a fait la course d'attente au premier tour, est passé au second tour et a pris l'avantage avant l'entrée de la ligne droite.



Plaques Jougla

Le Prix d'Amphitrite (2.400 mètres, 20.000 francs), Dieppe, 29 août.

Tripolette passait à l'entrée de la ligne droite et n'éprouvait pas de peine à régler Basse-Pointe, seconde, et La Grave.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti.

Le Gérant : Charles Guyot.